

Lo sviluppo del capoluogo

Il dibattito Il presidente della commissione ambiente rilancia la tangenziale est. Autobus, il consigliere pdl chiede di valutare i costi

«Mobilità, interventi legati all'urbanistica»

Salvati: il boulevard condiziona le scelte. Merler: «Il piano è una truffa politica»

TRENTO — Nicola Salvati non fa fatica a definirlo «un tema complesso» e in effetti, in consiglio comunale, il nodo della mobilità ha sempre scatenato discussioni-fiume: dal piano della mobilità agli interventi su trasporto pubblico e parcheggi, le scintille a Palazzo Thun non sono mai mancate.

E adesso, in vista dell'esame in commissione ambiente dell'aggiornamento del cronoprogramma del Pum (*Corriere del Trentino* di ieri), la situazione non sembra essere diversa. Con valutazioni contrastanti sullo stato di avanzamento del documento approvato dall'aula quattro anni fa.

«Non dobbiamo dimenticare — è la prima riflessione del presidente della commissione ambiente — che le scelte del piano della mobilità sono legate anche alle previsioni urbanistiche». Una su tutte: l'interramento della ferrovia e la realizzazione del boulevard, prospettiva sulla quale Joan Busquets ha di fatto poggiato la sua variante al Piano regolatore generale. «Questa scelta — mette in chiaro Salvati — condiziona tutto». E non solo sul piano della mobilità: «Pensiamo ad esempio alla biblioteca d'ateneo disegnata dall'architetto Mario Botta, la cui funzionalità sarebbe stata fortemente compromessa dalla presenza dei binari». Per questo, il consigliere del Pd sollecita l'amministrazione ad andare avanti, nonostante i costi e le difficoltà tecniche: «L'interramento della ferrovia è fondamentale per la città. Anche attraverso la soluzione dello spostamento dei binari, legata al quadruplicamento della ferrovia del Brennero». Ma i tempi non saranno stretti. «In attesa di recuperare le risorse — è la domanda di Salvati — cosa facciamo? Come sviluppiamo la città? Realizziamo sottopassi come se l'idea del boulevard non esistesse?». Un interrogativo che il presidente della commissione allarga anche al cantiere del nuovo ospedale di via al Desert: «Per completare la struttura, realisticamente, ci vorranno dieci anni. Sempre che ci siano ancora i soldi per realizzarlo. Se la previsione rimarrà invariata, diventerà un polo attrattore di traffico: ma cosa facciamo nel frattempo? Prevediamo comunque una fermata della dorsale nord-sud in quella zona, collocata in mezzo al nulla?».

Più morbido il giudizio del presidente sul trasporto pubblico («I bus funzionano bene»), mentre sul fronte del trasporto privato Salvati rilancia una previsione che qualche anno fa aveva fatto discutere non poco: «Avevo chiesto di inserire nel Pum la tangenziale est. Un'asse stradale che serve».

Netto, invece, il commento di Andrea Merler, vicepresidente della commissione ambiente. «Sul Piano della mobilità — ricorda il consigliere del Pdl — avevamo fatto una discussione ampia in consiglio comunale, con un grande apporto anche da parte delle minoranze. Sono passati quattro anni, ma quel programma è rimasto sulla carta». Merler non usa mezzi termini: «Purtroppo la maggioranza ha fatto campagna elettorale su questo argomento. Ha prospettato la realizzazione della Val (il sistema di collegamento nord-sud automatizzato, ndr) ma poi ha accantonato l'ipotesi anche per i costi. Ha promesso parcheggi in prima corona e aree di attestamento, che non sono mai stati ricavati. Ha annunciato il rafforzamento del trasporto



Prospettive

A sinistra il boulevard cittadino che il professionista catalano Joan Busquets aveva disegnato per il Piano regolatore generale del capoluogo: l'intervento però è stato accantonato per i costi e i problemi tecnici. A destra Nicola Salvati con il collega di gruppo Flavio Santini



pubblico, senza però tenere fede alle parole». Una «truffa politica», sentenzia il vicepresidente della commissione: «Sia chiaro, la Val era un'idea affascinante. Così come il boulevard. Ma l'amministrazione sapeva già di non poter realizzare opere di questa portata». Con due responsabilità precise da parte della giunta: «Da una parte l'amministrazione ha illuso i cittadini, dall'altra ha speso soldi per progetti e studi di fattibilità di interventi che non vedranno mai la luce. Un modo vecchio di fare politica: servono invece onestà e trasparenza. Ci vogliono idee per fare politica». Merler indica quindi le priorità in tema di mobilità: «Bisogna realizzare i parcheggi in prima corona: all'ex Sît, ma anche

verso le aziende agrarie. E poi bisogna avviare una valutazione sui costi del trasporto pubblico. Se è vero che solo il 20% del servizio viene pagato dagli utenti, percentuale che scende al 15% se consideriamo i portoghesi, allora la città deve fare una scelta: o si decide di non far pagare nulla ai cittadini, rendendo gratuito il servizio, oppure si chiede alla Provincia di contribuire finanziariamente per tutti quei pendolari che usano i bus urbani e non sono di Trento. Arrivando anche all'ipotesi di far pagare di più a turisti e non residenti. Un sindaco autorevole lo farebbe».

Marika Giovannini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

» **Le circoscrizioni** Lombardo promuove la dorsale nord-sud sfruttando gli attuali binari: strada lungimirante

«Subito i parcheggi di attestamento»

TRENTO — Il nodo da affrontare, soprattutto alla Val, è quello dei parcheggi di attestamento, «la cui realizzazione ha subito un rallentamento». Ma nell'elenco degli interventi da portare avanti in tempi rapidi sul fronte della mobilità, Emanuele Lombardo inserisce anche la dorsale nord-sud «utilizzando i binari esistenti» e i collegamenti di alcuni percorsi ciclabili già realizzati in città.

«Sulla mobilità — osserva il portavoce dei dodici presidenti di circoscrizione — si è registrato un rallentamento del programma, lo abbiamo notato anche noi». Una frenata condizionata anche dalla crisi e dal calo delle risorse a disposizione dell'amministrazione. Ma non solo. «Forse — prosegue il presidente dell'Oltrefersina — ciò che era stato previsto nel piano era velleitario, con costi in alcuni casi poco sostenibili da parte dell'amministrazione. E, per alcuni interventi, con problemi da un punto di vista tecnico». Il pensiero, naturalmente, va

soprattutto alla Val, il sistema di «veicoli automatici leggeri» inizialmente prospettato per il collegamento nord-sud del capoluogo e poi accantonato sia per l'impegno finanziario troppo pesante sia

per le difficoltà di realizzazione. «Da questo punto di vista — dice Lombardo — vedo con favore la scelta di creare la dorsale con il prolungamento della Trento-Malè. Mi sembra una strada lungimi-

rante e vincente».

Ma da portare avanti, avverte il portavoce dei presidenti, ci sono anche i parcheggi di attestamento. «A parte quello di Trento sud, pochi erano e pochi sono rimasti» allarga le braccia Lombardo. Che traccia la mappa: «Mancano aree di attestamento soprattutto a nord. E mi aspetterei un'area anche sul versante est, da dove arriva il traffico della Valsugana». Buona anche la risposta data dai parcheggi pertinenziali, «anche se — osserva il presidente — non risolve tutti i problemi: in alcune zone, come la Bolghera, si potrebbe valutare una deroga al vincolo del bollino per le famiglie con più di una vettura privata».

«Ottimo», invece, il lavoro dell'amministrazione sulle piste ciclabili. «Da perfezionare — conclude Lombardo — ci sono solo alcuni collegamenti tra tratti ciclabili esistenti».

Ma. Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alla guida

Il presidente Emanuele Lombardo con la fascia tricolore. Al suo fianco il sindaco del capoluogo Alessandro Andreatta